Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10946**

18. Wahlperiode 18.01.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Umstrittene Regelzulassung für Lang-LKW

Seit 1. Januar 2017 dürfen sogenannte Gigaliner (Lang-Lkw), die mehr als 25 Meter lang und bis zu 44 Tonnen schwer sind, auf bestimmten Straßen in Deutschland im Regelbetrieb fahren. Dabei gibt es von Experten erhebliche Bedenken. Nicht nur ist aus umweltpolitischer Sicht die zu erwartende weitere Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße (siehe auch www.deutschlandfunk.de/noch-mehr-verkehr-experten-warnen-vor-riesen-lkw.766.de.html?dram:article_id=329154) kritisch zu betrachten, sondern es sind auch erhebliche Sicherheitsrisiken mit Gigalinern verbunden. So kommt die Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) in ihrem Abschlussbericht zum Lang-Lkw-Feldversuch zu dem Ergebnis, dass bei der Nutzung der Straßeninfrastruktur an einigen Stellen Probleme auftreten können, die die Verkehrssicherheit negativ beeinflussen. Zu den im BASt-Abschlussbericht kritisch betrachteten Teilen des Straßennetzes zählen die Park- und Rastanlagen, die längeren Straßentunnel (höhere Brandlast, zu kurze Nothaltebuchten), sowie die Befahrbarkeit von Kreuzungen und Kreisverkehren. Besonders hervorgehoben werden die für Lang-Lkw nicht ausgelegten Nothaltebuchten in Straßentunneln. Bei einer Panne im Tunnel ragen die besagten Fahrzeugkombinationen je nach Ausführung bis 1,90 Meter in die rechte Fahrbahn, so dass „erhebliche Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs“ entstehen. Auch im Bereich von Knotenpunkten können durch das Ausschwenken der verlängerten Sattelauflieger (Fahrzeug „Typ 1“) Fußgänger und Radfahrer, die sich auf Querungshilfen und Mittelinseln aufhalten, gefährdet werden. Nach Auffassung der Fragesteller ist allein diese eklatante Verschlechterung der Verkehrssicherheit ein Grund, keine Fahrten mit diesen Fahrzeugen zu erlauben.

Auch innerhalb der Bundesregierung gibt es Bedenken gegen den Einsatz der Lang-Lkw. So bezeichnete Staatssekretär Jochen Flasbarth aus dem Umweltministerium Anfang Januar die Zulassung für den Regelbetrieb als eine schwerwiegende umwelt- und verkehrspolitische Fehlentscheidung, da die „Auswirkungen des Lang-Lkw, seine Umweltbelastungen wie auch die Auswirkungen auf den Schienenverkehr sind noch nicht ausreichend untersucht“ sind (siehe www.tagesschau.de/wirtschaft/gigaliner-streit-101.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurde eine förmliche Ressortabstimmung über die „Siebte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge“, vom 19. Dezember 2016, innerhalb der Bundesregierung eingeleitet und welche Ressorts waren an der Abstimmung beteiligt?
2. Welche Gespräche gab es dazu innerhalb der Bundesregierung (bitte aufschlüsseln nach Teilnehmern, Datum und Ergebnis des Gesprächs)?
3. Wurde im Rahmen der Ressortabstimmung ein Konsens erreicht, und falls nicht, wie haben sich die einzelnen Ressorts positioniert?
4. Hat das Bundesumweltministerium im Zuge der Ressortabstimmung seine Zustimmung erteilt?
5. Sind Bundestag oder Bundesrat förmlich in den Erlass der in Frage 1 genannten Änderungsverordnung einbezogen worden?
6. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass es bis zum Ende der Legislaturperiode noch Änderungen zur am 1. Januar 2017 erfolgten Regelzulassung von Lang-Lkw gibt, und falls nein, welche Änderungen und Ergänzungen sind geplant?
7. Wie viele Unternehmen setzen nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit Lang-Lkw mehrmals pro Woche ein (bitte unter Angabe der Anzahl der Lang-Lkw aufgeschlüsselt nach Fahrzeugtyp und Bundesland)?
8. Wann und unter welchen Voraussetzungen wird die Versuchsphase für die zwei Lang-Lkw-Typen mit befristeter Zulassung (Typ 1 und 2) aufgehoben?
9. Von welcher Verkehrsentwicklung geht die Bundesregierung beim Einsatz der Lang-Lkw in den kommenden Jahren aus?

   Wie wird sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil des Lang-Lkw an der Verkehrsleistung des Straßengüterverkehrs und die Zahl der zugelassenen Lang-Lkw entwickeln und welche Prognosen hat die Bundesregierung in diesem Zusammenhang erstellen lassen?
10. Aus welchen Gründen wurden Fahrten für Lkw mit verlängertem Sattelauflieger („Typ 1“) erlaubt, die nach Auffassung des Bundesumweltministeriums mit EU-Recht nicht vereinbar sind (siehe www.tagesschau.de/wirtschaft/gigaliner-streit-101.html?
11. Welche Konsequenzen drohen der Bundesregierung durch Nichtbeachtung des EU-Rechts und welche Gespräche gab es diesbezüglich in der Vergangenheit mit der Europäischen Kommission (bitte aufschlüsseln nach Teilnehmern, Datum und Ergebnis des Gesprächs)?
12. Warum wurde die Versuchsphase für Lang-Lkw des „Typs 1“ (verlängerter Sattelauflieger) um ganze sieben Jahre verlängert?
13. Wie viele Lang-Lkw des „Typs 1“ werden nach Einschätzung der Bundesregierung in der siebenjährigen Versuchsphase auf die Straße gebracht werden?
14. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund des verkehrspolitischen Ziels Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern die Tatsache, dass der verlängerte Sattelauflieger (Länge 14,90 m und Bestandteil des „Typ 1“) im Kombinierten Verkehr eine stark eingeschränkte Kompatibilität aufweist?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

15. Wie werden sich nach Auffassung der Bundesregierung die bei verlängerten Sattelaufliegern („Typ 1“) reduzierte Innenraumhöhe von 2,70 Metern – die zu einem reduziertem Transportvolumen führt –, die Sicherheitsrisiken bei der Verladung (kippsichere Kranverladung in Praxis kaum möglich) sowie die Restriktionen bei der Verladung auf Einheitstaschenwagen der Eisenbahnen auf die Marktgängigkeit des verlängerten Sattelaufliegers im Kombinierten Verkehr auswirken?

16. Welche Einheitstaschenwagen für den Kombinierten Verkehr sind nach Kenntnis der Bundesregierung für den verlängerten Sattelauflieger („Typ 1“) geeignet und wie viele Waggons dieser kompatiblen Güterwagengattung sind bei deutschen bzw. europäischen Wageneinstellern derzeit im aktiven Einsatzbestand?

17. Wie hoch ist der Anteil dieser kompatiblen Taschenwagen am gesamten Güterwagenbestand für den KV der deutschen bzw. europäischen Wageneinsteller?

18. In welchen Nachbarländern Deutschlands darf der verlängerte Sattelauflieger („Typ 1“) eingesetzt werden?

19. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass der verlängerte Sattelauflieger („Typ 1“) aufgrund seiner stark eingeschränkten Kompatibilität im Kombinierten Verkehr ungeeignet ist, um einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu leisten und dass seine Regelzulassung eher kontraproduktiv wirkt und den KV schwächen wird?

    Wenn nein, warum nicht?

20. Hat sich die Bundesregierung vor Erlass der Verordnung der Regelzulassung für Lang-Lkw bzw. der verlängerten Sattelauflieger mit den relevanten Verbänden der Eisenbahnbranche und den Akteuren des Kombinierten Verkehrs über die Auswirkungen dieser Fahrzeuge auf das System des Kombinierten Verkehrs ausgetauscht?

    Wenn ja, mit welchen Akteuren erfolgte der Austausch und welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung bei diesem Austausch gewonnen?

    Wenn nein, warum nicht?

21. Welche Auswirkungen auf den Kombinierten Verkehr erwartet die Bundesregierung von der Regelzulassung der verlängerten Sattelauflieger („Typ 1“)?

22. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass durch den vermehrten Einsatz von Lang-Lkw der Güterverkehr zunehmend von der Schiene auf die Straße verlagert wird, und falls nein, warum nicht, und auf welche Gutachten bzw. Einschätzungen stützt sie ihre Aussage?

23. Wann legt die Bundesregierung ein Konzept für eine Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene vor, wie im Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung auf S. 55 festgeschrieben?

24. Teilt die Bundesregierung die Sicherheitsbedenken der Gewerkschaft der Polizei (GdP), wonach die Infrastruktur in Deutschland für den Regelbetrieb von tausenden Lang-Lkw nicht ausgelegt ist, denn […] „es fehlen Stellplätze auf den Autobahnraststätten, die Nothalteplätze in Tunnels sind zu kurz, und es mangelt an gut ausgebildeten Fahrern“ (siehe www.sz-online.de/nachrichten/jetzt-kommen-die-gigaliner-3573011.html) und wie will sie diesen Bedenken entgegentreten?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

25. Wie bewertet die Bundesregierung die im Anschlussbericht der BASt festgestellten Probleme bei den Einparkvorgängen in die Tunnel-Nothaltebuchten, bei denen Lang-Lkw bis zu 1,90 Meter in den rechten Fahrstreifen bzw. Verkehrsraum ragen, mit Blick auf die hohen Anforderungen an die Verkehrssicherheit in Straßentunneln des Bundesfernstraßennetzes?

26. Beabsichtigt die Bundesregierung unter geeigneten Umständen (z. B. im Rahmen einer planmäßigen Revision eines Tunnels) die Einparkvorgänge in Tunnelnothaltebuchten – die bisher aus Sicherheitsgründen auf Rastanlagen nur simuliert wurden – unter realen Bedingungen zu wiederholen?

    Wenn nein, warum nicht?

27. Wie kommt die Bundesregierung zu der Auffassung, dass die strengen Sicherheitsanforderungen der nach den Tunnelkatastrophen im Mont-Blanc-Tunnel (1999) und im Gotthardstraßentunnel (2001) verschärften Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) mit den aus der Regelzulassung für Lang-Lkw resultierenden Risiken vereinbar ist?

28. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass sich durch die im BASt-Abschlussbericht festgestellte eingeschränkte Befahrbarkeit der Tunnel-Nothaltebuchten durch Lang-Lkw die Verkehrssicherheit in Straßentunneln verschlechtert?

    Wenn nein, warum nicht?

29. Welche Studien und Risikoanalysen hat die Bundesregierung beauftragt, um die Risiken, die sich aus der eingeschränkten Befahrbarkeit der Tunnel-Nothaltebuchten ergeben, auf einer verlässlichen Informationsgrundlage abzuschätzen und zu welchen Ergebnissen kommen diese Studien?

30. Auf Basis welcher unterschiedlichen Verkehrsprognosen (bitte unterstellte Zulassungszahlen von Lang-Lkw angeben) wurde die Eintrittswahrscheinlichkeit von Unfällen unter Beteiligung von Lang-Lkw in Straßentunneln (unter besonderer Berücksichtigung der Problematik bei den Nothaltebuchten) untersucht?

31. Welche qualitativen Betrachtungen bezüglich des erhöhten Risikos mit Lang-Lkw aufgrund der zu kurzen Nothaltebuchten hat die Bundesregierung untersuchen lassen und welches Ergebnis hat diese Risikobewertung erbracht?

32. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass ein zunehmender Einsatz von Lang-Lkw, wie er mit der Regelzulassung zu erwarten ist, zwingend eine gesonderte Risikoanalyse und Risikobewertung bezüglich möglicher Gefahren von Lang-Lkw in längeren Straßentunneln erfordert?

    Wenn nein, warum nicht?

33. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, dass die Bestimmungen der RABT 2006 die Durchführung einer Risikoanalyse explizit fordert?

    Wenn nein, warum nicht?

34. Beabsichtigt die Bundesregierung die Beauftragung einer solchen Risikoanalyse, die gesamthaft – also netzweit – und bauwerksbezogen das Risiko von Lang-Lkw in Straßentunneln unter den Bedingungen der Regelzulassung neu bewertet?

    Wenn nein, warum nicht?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

35. Liegen der Bundesregierung Rückmeldungen der Obersten Straßenbaubehörden der Länder vor, die sich kritisch mit der Regelzulassung von Lang-Lkw und den damit verbundenen Auswirkungen auf die Sicherheit in Straßentunneln auseinandersetzen bzw. das Risiko für nicht vertretbar halten?

    Wenn ja, welche Straßenbaubehörden haben dazu kritisch Stellung genommen, welche Bedenken wurden erhoben und wie geht die Bundesregierung mit diesem Rückmeldungen um?

36. Welche Investitionen müssten getätigt werden, um alle Tunnel-Nothaltebuchten im jetzigen Positivnetz (bzw. gesamtes Bundesfernstraßennetz) so umzubauen, dass Lang-Lkw aller Typen vollständig in die Nothaltebuchten einfahren können, ohne dass das Fahrzeug in die rechte Spur ragt und so den nachfolgenden Verkehr gefährdet?

37. Wie viele Tunnel-Nothaltebuchten in den Straßentunneln im Bundesfernstraßennetz müssten angepasst werden, wenn sie durchgängig alle Typen des Lang-Lkw vollständig aufnehmen sollen (bitte bauwerksbezogen angeben)?

38. Welche Investitionen müssten getätigt werden, um alle Straßentunnel im jetzigen Positivnetz (bzw. gesamtes Bundesfernstraßennetz) mit einer ausreichend dimensionierten, auf die höhere Brandlast ausgelegten Tunnellüftung auszurüsten und wer hat die Kosten zu tagen?

39. Plant die Bundesregierung im Lichte der Regelzulassung des Lang-Lkw eine Überarbeitung der RABT?

    Wenn nein, warum nicht?

40. Wie bewertet die Bundesregierung die im Abschlussbericht der BASt festgestellten Gefährdungen für Fußgänger und Radfahrer auf Querungshilfen und Mittelinseln im Bereich von Knotenpunkten, die sich durch das „Überstreichen“ dieser Flächen bei Abbiegevorgängen resultierend aus dem größeren Überhang von Fahrzeugen des „Typs 1“ ergeben?

41. Welche Anpassungen der Straßeninfrastruktur sind netzweit notwendig, um diese für Fußgänger und Radfahrer lebensbedrohlichen Situationen sicher auszuschließen?

42. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass im Interesse einer hohen Verkehrssicherheit und der Abwendung der geschilderten Gefahrensituation für Fußgänger und Radfahrer auf Querungshilfen und Mittelinseln im Bereich von Knotenpunkten eine Regelzulassung von Fahrzeugen des „Typs 1“ nicht verantwortbar ist?

    Wenn nein, wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass es auf Querungshilfen und Mittelinseln nicht zu einem „Überstreichen“ von Flächen durch den Lkw des „Typs 1“ kommt, auf dem sich jederzeit Fußgänger und Radfahrer aufhalten können?

43. Welche Rückmeldungen zu den im BASt-Bericht festgestellten Verkehrsgefährdungen für Fußgänger und Radfahrer im Bereich von Knotenpunkten hat die Bundesregierung von den Verbänden der Verkehrssicherheit und der Unfallforschung der Versicherer (UDV) im Zusammenhang mit dem Einsatz von Fahrzeugen des „Typs 1“ und bei den anderen für die Verkehrssicherheit relevanten Punkten bekommen?

44. Welche Investitionen sind im Positivnetz (bzw. Fernstraßennetz) notwendig, um die von der BASt für notwendig erachtete Vergrößerung der Kreisfahrbahnbreiten in bestimmten Kreisverkehren zu realisieren und wer hat die Kosten zu tragen?

    Wie viele Kreisverkehre im Positivnetz bzw. Fernstraßennetz müssten angepasst werden?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

45. Welche Investitionen sind im Positivnetz (bzw. Fernstraßennetz) notwendig, um die von der BASt für notwendig erachtete Verbreiterung von Linksabbiegestreifen vollumfänglich umzusetzen?

46. Welche Investitionen sind notwendig, um die im BASt-Bericht festgestellten Probleme beim Befahren der Schrägparkstände auf Park- und Rastanlagen des Bundesfernstraßennetzes zu beheben und eine ausreichende Zahl entsprechend angepasster Parkstände zur Verfügung zu stellen?

47. Stimmt die Bundesregierung der Feststellung zu, dass die im BASt-Bericht vorgeschlagene Öffnung der Parkstände für Großraum- und Schwertransporte (GST) für Lang-Lkw die reibungslose Abwicklung von eben diesen Transporten (GST) im Bundesfernstraßennetz behindert, da eine Konkurrenzsituation zwischen Lang-Lkw und Großraum- und Schwertransporten geschaffen wird?

Berlin, den 17. Januar 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333